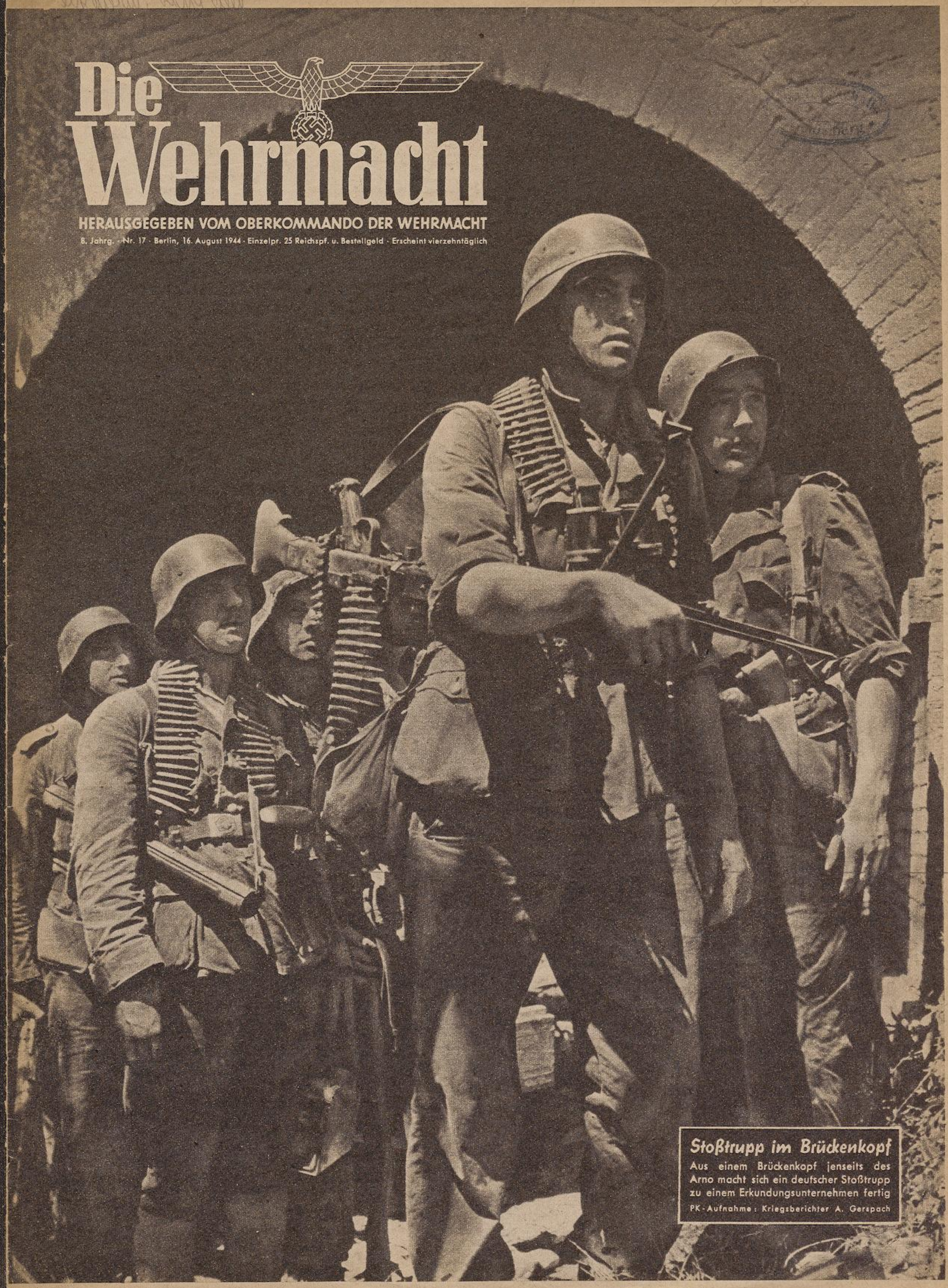
Die Wehrmacht

HERAUSGEGEBEN VOM OBERKOMMANDO DER WEHRMACHT

8. Jahrg. · Nr. 17 · Berlin, 16. August 1944 · Einzelpr. 25 Reichspf. u. Bestellgeld · Erscheint vierzehntäglich



Stoßtrupp im Brückenkopf

Aus einem Brückenkopf jenseits des Arno macht sich ein deutscher Stoßtrupp zu einem Erkundungsunternehmen fertig

PK-Aufnahme: Kriegsberichter A. Gerspach

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK HEIDELBERG

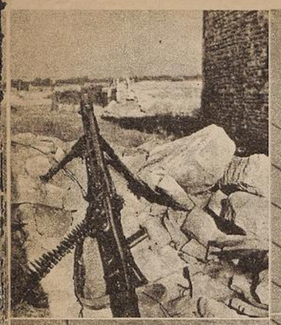
© Universitätsbibliothek Heidelberg
https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/wehrmacht1944/0155

gefördert durch Baden-Württemberg

Uns gegenüber lagen Kanadier

Aufnahmen von einem Einbruchsgefecht südlich Caen
von Kriegsberichter Hans Schürer

„Südlich Caen wurden unsere gestern zurückgewonnenen Stellungen gefestigt und gegen erneute örtliche Angriffe gehalten. Panzerbereitstellungen wurden durch zusammengefaßtes Artilleriefeuer zerschlagen ...", hieß es in den letzten Julitagen in einem Wehrmachtbericht. Bei jenem Unternehmen handelte es sich um die Bereinigung eines Raumes zwischen May sur Orne und St. Martin, in den der Feind eingesickert war (der schraffierte Raum auf der Karte). Es war das I. kanadische Korps, das hier den deutschen Truppen gegenüberlag. Wie sich diese Kämpfe abspielten, zeigen wir in unserer durch Aufnahmen illustrierten Karte. Das Gefecht in diesem Raum stellt lediglich einen kleinen Ausschnitt aus dem großen Geschehen in der Normandie dar, aber es ist — ungeachtet der gegenwärtigen Kampflage — charakteristisch für das zähe Ringen an der Invasionsfront.



Das sMG zeigt genau auf den Teil der Ortschaft St. Martin, der vom Feind besetzt ist. Dicht davor, hinter den Mauern des Gehöftes schon, das von der Deckung aus in allen Einzelheiten zu erkennen ist, liegt der Gegner — Soldaten vom I. kanadischen Korps

Das ist das Ende des Einbruchs: Gefallene kanadische Soldaten links und rechts der Straße, tote Zeugen des hohen Blutzolls, den der Feind für jeden Meter europäischen Bodens zu zahlen hat (links).

In der Erwartung, daß das kanadische Korps den Einbruchs- und Einsickerungsraum halten kann, bis Verstärkung heran ist, um den Raumgewinn zu sichern und auszuwerten, hat der Feind südlich Caen Panzer bereitgestellt. Aber ehe sie zum Einsatz kommen, nimmt die deutsche Artillerie sie unter Feuer. Was unser Bild nicht zum Ausdruck bringen kann, ist die starke Tätigkeit der feindlichen Luftwaffe, die gerade den Einsatz schwerer deutscher Waffen mit aller Wucht zu verhindern sucht

Links: Noch bevor der Granatwerfer zum Einsatz kam, war es aus. Die überraschende Schnelligkeit des deutschen Gegenstoßes hinderte den Feind nicht nur, sich zu entfalten, sondern überhaupt alle seine Waffen in Stellung zu bringen

Der Triumph der Kanadier wurde nicht alt; es gelang nicht, den Einbruch zum Dauererfolg zu machen. Im Eiltempo haben deutsche Grenadiere sich zum Gegenstoß bereit gemacht. Im Schutz dichten Gehölzes stehen sie am nächsten Tag schon bereit, das Gelände zu säubern. Ein irgendwo aufgetriebenes Dreirad dient zum Transport von MGs

In der Nacht ist der Feind durch die HKL, von Panzern unterstützt, eingebrochen und durchgesickert. Beiderseits der Straße zwischen St. Martin und May sur Orne hat er hinter unserer Kampflinie eine Beule ausgebuchtet. Aber in Häusertrümmern hart am östlichen Rand von St. Martin, vorgeschoben vor der alten deutschen Linie, liegen noch deutsche MG. Unsere Aufnahme zeigt eine Gruppe zwischen Mauerresten, Nähmaschine und Kochherd; angelehnt an dieses letzte Requisit bürgerlichen Hausrats eine Panzerfaust

Werferbatterien vernichten im Verein mit den Feldhaubitzen die Bereitstellungen des Feindes, der vergeblich versucht, den Einbruchsraum zu sichern

Er war am weitesten vorgeprellt. Bis zum Eingang der kleinen Ortschaft May sur Orne hatte der feindliche Panzer es geschafft, aber dann war es auch aus; Volltreffer in die Panzerkuppel und den Fahrersitz beendeten jäh den Zickzackkurs, mit dem der Feindpanzer dem deutschen Feuer auszuweichen versucht hatte

Auf dem Weg nach Süden — in die nächste Gefangenen-Sammelstelle

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
HEIDELBERG

© Universitätsbibliothek Heidelberg
https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/wehrmacht1944/0156

gefördert durch
Baden-Württemberg

PK-Zeichnung: Kriegsberichter Eugen Groß

Am etruskischen Apennin

Fallschirmjäger im Ruinenkampf

An den südlichen Ausläufern des Etruskischen Apennin liegt das kleine Städtchen S. Seit Tagen ist hier — mit dem Herannahen der Front — jedes Leben fast wie ausgestorben. Nach dem schweren Bombenangriff ist die Bevölkerung in die nahen Berge geflüchtet. Zerbombte Häuser, gähnend leere Fensterhöhlen, aufgerissene Straßen, eingestürzte Mauern, Trümmer, nichts als Trümmer. Das ist die nähere Umgebung unserer zur Stadtverteidigung eingesetzten Fallschirmjäger. Aber — zeigt unseren an der Italien-Front stehenden Soldaten nicht jede Stadt das gleiche Bild mit seinen in wilder feindlicher Zerstörungswut geschaffenen grausamen Spuren des Krieges? —

Mit einem wahnsinnigen Materialaufwand versucht der Feind, bisher immer wieder vergeblich, an einem entscheidenden Kampfabschnitt die Front der Verteidiger zu einem Durchbruch größeren Ausmaßes aufzureißen. Und wie in vorher unzähligen Fällen, so tobt auch seit den frühen Morgenstunden der Kampf um jene Stadt. Nunmehr sind auch diese trümmerübersäten, engen und winkeligen Straßen zum Schauplatz erbitterter Häuserkämpfe geworden. Die ersten zerschossenen Häuserblocks im Süden der Stadt konnte der Feind im Morgengrauen besetzen.

Höher und höher steigt inzwischen der gleißende Ball der glutigen Sonne. Die Fallschirmjäger unter ihrem Zugführer, Oberfeldwebel K., sind „gefuchste" Einzelkämpfer; sie kennen das Hart auf Hart, bei dem es um Sein oder Nichtsein geht; sie sind auf einen unerbittlich geführten Nahkampf vorbereitet gewesen.

Aus Kellergewölben, hinter den geborstenen Mauern zerbombter Häuser, hinter Säulen und Wänden, in Trichtern und aus Fenstern lauert nun der Tod in vielfacher Gestalt. Gegen die Massen der Angreifer stellen unsere Männer nur ein kleines Häuflein dar. Aber es ist ein Häuflein verwegener Kämpfer mit einem unbändigen Verteidigungswillen, der nun einmal Fallschirmjäger beseelt. Viele unter ihnen tragen stolz die in Cassino erworbenen Auszeichnungen. Manche Lücke ward inzwischen in die Reihen der Verteidiger gerissen, aber nur fester und unverbrüchlicher konnte sie jeder schmerzliche Verlust eines Kameraden zu dieser Schicksalsgemeinschaft von ver-

Fortsetzung auf Seite 11

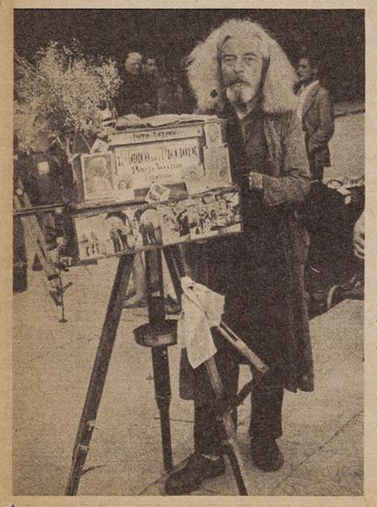
FLORENZ

GESPERRT für deutsche Soldaten

ZIELSCHEIBE für britische Artillerie

Die Toskana mit ihrer Hauptstadt Florenz, um die Monatswende Juli/August Kampfplatz in Italien, ist die Wiege der heutigen Kultur des Abendlandes, die Wiege des modernen Menschen. Worauf das Abendland stolz ist oder doch sein sollte — hier wurde es geboren. Unter Verzicht auf militärische Möglichkeiten, beseelt von Ehrfurcht vor den Monumenten unserer Kultur, hat die deutsche Wehrmacht die Stätten, in denen der „Ansichtskartenplunder" des britischen Terrormarschalls Harris steht, zu offenen Städten erklärt, was — genau wie im Falle Pompeji, Kloster Cassino, Rom — die Amerikaner und Briten nicht gehindert hat, die Rohre ihrer Kanonen auf sie zu richten. Es ist der Haß gegen Europa, der aus diesen Rohren donnert.

Sämtliche Zugangsstraßen zu Florenz sind für Angehörige der deutschen Wehrmacht gesperrt. Kein deutscher Soldat, keine militärische Anlage befanden sich in der Stadt, als der Feind sie beschoß



Links: Das ist der „Brückenphotograph" von Florenz, der einzige Mensch, der in der Hauptstadt der Toskana „auf Posten steht". Er tut es seit dreißig Jahren und ist den Touristen aus aller Herren Länder wohl bekannt

PK-Aufnahmen: Kriegsberichter A. Gerspach

Rechts: Noch spielen wie im tiefsten Frieden die Straßenmusikanten in den Gassen von Florenz. Kein deutscher Soldat störte dieses Idyll; erst die Kanonen der „Befreier" änderten das Bild

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
HEIDELBERG

© Universitätsbibliothek Heidelberg
https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/wehrmacht1944/0157

gefördert durch
Baden-Württemberg

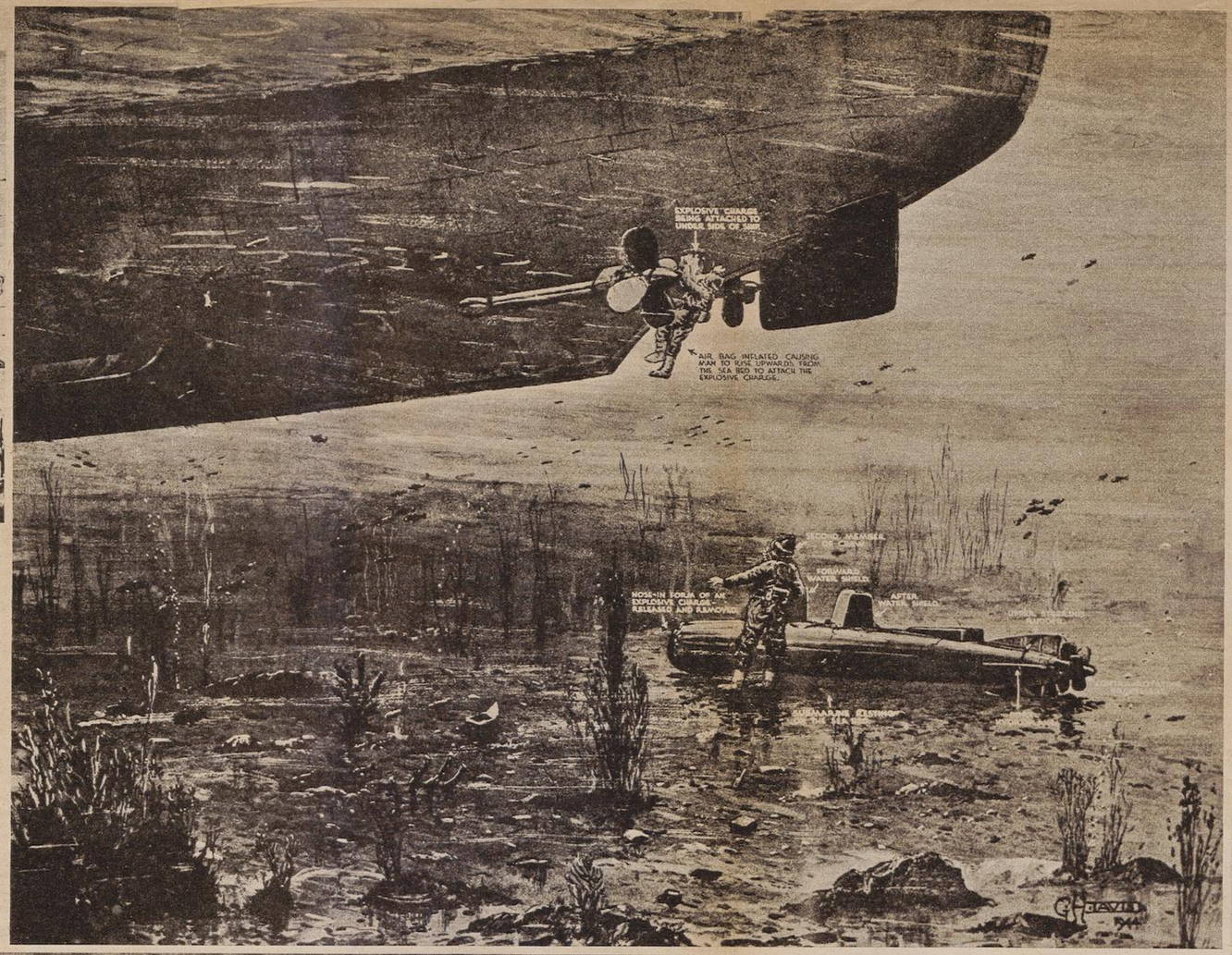
Der „human torpedo" bei dem Versuch, eine Hafensperre in Form eines U-Boot-Netzes zu passieren. Mit einem solchen Hindernis muß natürlich bei jedem Einsatz des britischen Kampfmittels gerechnet werden, da die in Betracht kommenden Ziele fast ausschließlich in gesicherten Häfen zu liegen pflegen

Aufnahmen: Auslandphotos

Rechts: Der britische Zweimanntorpedo im Einsatz. Aus der Zeichnung, die eine Illustration zu einem Jules Verneschen Roman zu sein scheint, geht deutlich hervor, daß der „human torpedo" ein unserem Einmanntorpedo in jeder Beziehung weit unterlegenes Kampfmittel ist. Die englischen Aufschriften sind durch unsere Texte hinreichend erklärt. Erfolgreiche Einsätze des „menschlichen Torpedos" sind bisher nicht bekannt geworden

Der „menschliche Torpedo"

EIN BRITISCHES GEGENSTÜCK ZUM DEUTSCHEN „KANALHAI"



Auch die britische Kriegsmarine besitzt neuerdings ein Kampfmittel, das unserem Einmanntorpedo sehr ähnlich ist. Während aber das deutsche Einmanntorpedo sich durch die Einfachheit seiner Konstruktion — und übrigens auch durch seine Erfolge — auszeichnet, mutet der britische Konkurrent der Waffe, von dem Erfolge bislang nicht bekannt sind, so phantastisch an, daß er von Jules Verne erfunden sein könnte. Genau wie die Deutschen sind auch die Engländer von dem üblichen Torpedo ausgegangen. Rittlings auf dem Torpedomantel sitzen in Taucherkleidung die beiden Männer, die für den Einsatz notwendig sind. Unser großes Bild (oben) zeigt, wie die Waffe eingesetzt wird. Der Torpedo soll sich mit seiner Besatzung unter dem Körper eines Feindschiffes auf Grund legen. Dann soll ein Mann mit dem abnehmbaren Torpedokopf, der eine Explosivladung trägt, bis zum Schiffsboden emporsteigen und an ihm den Sprengkörper mit einer Zeitzündung befestigen. Während der „menschliche Torpedo", wie die Engländer die Waffe nennen, sich dann heimlich, still und leise wieder entfernt, soll die Ladung detonieren und den Schiffsboden aufreißen. England ist damit zu einer ziemlich alten Form von Unterwasserkampfmitteln zurückgekehrt. Während des amerikanischen Bürgerkrieges nämlich wurde bereits auf ähnliche Weise versucht, Schiffe des Gegners zum Sinken zu bringen. Es ist übrigens erstaunlich, daß das „meerbeherrschende" England mit einer bislang noch nicht eingesetzten Liliputwaffe Reklame macht, während die kleine deutsche Kriegsmarine von ihrem Einmanntorpedo erst sprach, als sie auch mit Erfolgen ihres neuen kleinen Kampfmittels aufwarten konnte. Im übrigen liegen die Nachteile der britischen gegenüber der deutschen Waffe klar zutage, denn nur stilliegende Schiffe könnten durch den „menschlichen Torpedo" beschädigt werden, und auch nur dann, wenn sie sich in sehr flachem Wasser befinden, da mit dem Tauchanzug, den die Besatzung trägt, nur Tiefen von höchstens dreißig Metern erreicht werden können.

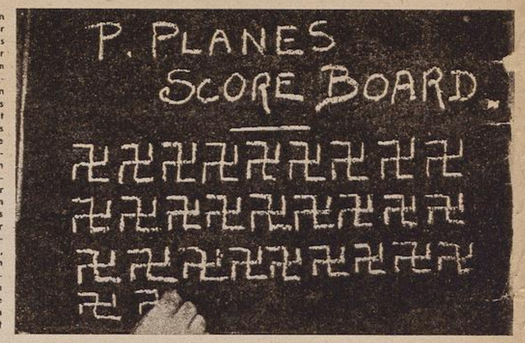
Links: Der englische Zweimanntorpedo während der Fahrt. Die beiden Männer sitzen rittlings auf dem Torpedo. Vor jedem Mann ein Schild zum Schutz gegen die Bugwellen. Beide Männer tragen Taucherkleidung, da der Zweimanntorpedo im Gegensatz zu der ähnlichen deutschen Waffe tauchen muß

Bis zum 15. Juni hatten die Londoner es sich vermutlich nicht träumen lassen, daß ihre Stadt doch noch einmal von Frauen und Kindern evakuiert werden müßte. Heute sind in London alle Bahnhöfe, ja selbst die U-Bahn-Stationen in unvorstellbarem Maße überfüllt. Die Engländer selber bezeichnen die Verhältnisse auf den Bahnhöfen und Bahnstationen als „platform-jam-problem" — als Bahnsteig-Marmelade-Problem —, wobei mit Marmelade das ungeheure Gedränge gemeint ist. Durch die Einführung des Schlangestehens — mit sechs- bis zehnstündiger Wartezeit, wie die Londoner Zeitungen berichten — will man des „Marmeladen-Problems" Herr werden

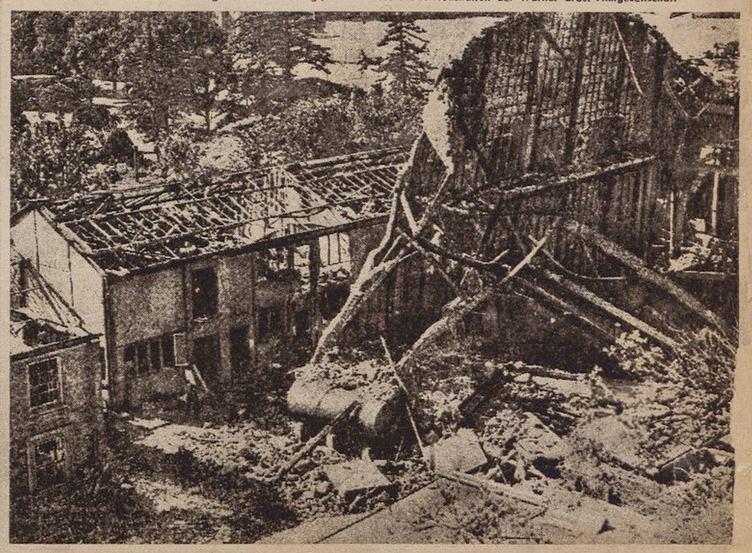
Marmeladenproblem und Hakenkreuztafel

IM ZEICHEN VON V1

Wie viele V1 fliegen über Südengland oder landen in London? Das ist eine Frage, die jeder Engländer stellt, die ihm aber von niemandem beantwortet wird. Einen winzigen Ausschnitt aus der V1-Armada zeigt unser nebenstehendes Bild, das wir, wie die beiden anderen Aufnahmen, einer englischen Zeitung entnommen haben: Ein Polizeibeamter hat auf eine Tafel in seinem Revier für jedes V1-Geschoß, das über das Dach seines Polizeigebäudes geflogen ist, ein Hakenkreuz (wenn auch kein ganz korrektes) aufgemalt. Danach sind an einem Tage 29 Geschosse über sein Revier dahingebraust



Unten: Äußerst spärlich sind die Wirkungsbilder, die die britische Zensur der Öffentlichkeit vorsetzt. Nur wenn die Schäden gering sind, darf sich einmal ein Photo in die Zeitungen wagen. Die Aufnahme unten darf daher keinesfalls als ein typisches Wirkungsbild gewertet werden. Wir veröffentlichen sie nur, weil sie die zerstörte Wirkungsstätte von Herstellern berüchtigter Hetzfilme zeigt, nämlich die Produktionshallen der Warner Bros. Filmgesellschaft



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
HEIDELBERG

© Universitätsbibliothek Heidelberg
https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/wehrmacht1944/0158

gefördert durch
Baden-Württemberg

So sieht „V1" aus

Die Vergeltungswaffe wird zu den Abschußstellen gerollt. Der Start erfolgt vermittels einer Preßluftanlage. V 1 sieht einem Kleinstflugzeug mit weit zurückliegenden Tragflächen ähnlich. Über dem Leitwerk befindet sich die Raketen-Antriebsvorrichtung, die der Vergeltungswaffe eine bis dahin von keinem Geschoß auch nur annähernd erzielte Reichweite verleiht. Im Rumpf befinden sich der hochbrisante Sprengstoff und die Fernlenkvorrichtungen der Waffe

PK-Aufnahmen: Kriegsberichter Vieth und Lysiak

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
HEIDELBERG

© Universitätsbibliothek Heidelberg
https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/wehrmacht1944/0159

gefördert durch
Baden-Württemberg

Schulbank in den Wolken

EINE ERZÄHLUNG VON SIEGFRIED HUTTER

4. Fortsetzung:

Wir sitzen in der Maschine und blicken uns ratlos an. Es geht ihm genau so wie mir. 600 Kilometer wollten wir fliegen. Die Sonne scheint, aber es ist eisig kalt. Verzweifelt und erschöpft vom vielen Kurbeln zucken die Warte die Achseln.

„Nichts zu machen . . ."

Wir klettern aus der Maschine, schnallen den Fallschirm ab und gehen auf unsere Stube. Dort trösten wir uns mit einem Kognak über die Treulosigkeit unserer faulen Motoren.

Auch wenn wir in das kleine Guben wandern, sind wir uns einig. Gehen wir aus, so marschieren wir den weiten Weg und verschlingen dann erschöpft und müde das Abendbrot. Dann stellen wir fest, daß damit das Nachtleben von Guben sein Ende gefunden hat, und pilgern wieder nach Hause.

Eine Leidenschaft nur hat er, die mich stört. Es ist das Radio. Ich weiß nicht, ob die brüllenden Flugmotoren daran schuld sind, oder ob etwas anderes seine Ohren verdorben haben mag — das Radio muß mit vollster Lautstärke laufen.

Es beginnt morgens um 4 Uhr mit den Pegelstandsmeldungen von Danzig und meldet nachts 2 Uhr als letztes laut und eindringlich den Weizenpreis von Frankfurt.

Aber es ist nicht weiter schlimm. Manchmal gelingt es ihm, mich von dieser Notwendigkeit zu überzeugen, und manchmal gelingt es mir, die wohltuende Ruhe wiederherzustellen.

Oft auch ist das Radio so heiser, daß es selbst eine Erholung nötig hat. Dann ist es friedlich und still auf unserer Stube.

Aber das alles stört in keiner Weise unser „gutes Beisammensein".

Unser Nachbar zur Rechten ist „der fliegende Jurist". Er ist Staatsanwalt und besitzt die Udetsche Stupsnase. Er ist ein kühner Flieger, und wenn er in der Maschine sitzt, so glaubt man, das Flugzeug hätte keinen Piloten. So klein ist er nämlich. Aber trotzdem macht er sich in den großen Vögeln recht energisch bemerkbar. Wenn er „über Land" geht, so landet er auch meistens not. Er hat es darin schon zu einer gewissen Fertigkeit gebracht.

Außerdem hat er eine Leidenschaft für den Kunstflug. Man kann ihn ganze Nachmittage oben tausend Meter hoch über dem Platz Loopings, Turns und Rollen drehen sehen.

Mit knallrotem Kopf und glänzenden Augen kommt er jedesmal wieder.

Einmal weilte seine Braut für fünf Tage zu Besuch bei ihm. Sie war ein nettes, frisches Mädel, stand am Platz und schaute ihrem Heinz oben im Himmel zu. Ob sie wohl nicht ein wenig eifersüchtig geworden ist? Zwei Leidenschaften zu haben ist schwer. Vielleicht hat er es verstanden, sie einander nahezubringen. Dann wären sie alle drei zu einer Einheit geworden.

Wenige Tage, nachdem wir in Guben zusammengekommen waren, feierten wir ein großes Fest. Es gab etwas zu trinken, und die neuen Kameraden berochen sich gleichsam, um sich ein wenig besser kennenzulernen. Das ging sehr schnell.

Ein runder Tisch wurde in die Mitte gestellt, zwanzig Stühle darum. Volle Gläser auf den Tisch, und einer setzte sich an das Klavier. Er hämmerte los, und wild wurde mitgesungen.

Ein gutes Glas Sekt verführt zum Erzählen und öffnet das Herz.

Einer sprach Worte, und der Chor antwortete brüllend:

„Wollen wir schlechte Flieger werden?"

„Niemals!" dröhnte es im Raum.

„Wollen wir jemals die Tage in Guben vergessen?"

„Niemals!"

„Wollen wir je in unserem Leben die Fliegerei verraten?"

„Niemals!"

. . . und nun auf schwere „Kähne"

Unser Wissen um die Geheimnisse des Fliegens geht mit Siebenmeilenstiefeln vorwärts. Kaum haben wir die erste Sicherheit auf unseren kleinen zarten Vögeln, da werden sie uns auch schon zu eng.

„Größere und schwerere ‚Mühlen' wollen wir haben", lautet unser Gebet an die weisen Fluglehrer.

Zischler nickt. „Na, schön. Wenn Sie es sich zutrauen", und führt mich zu einer „Möwe".

Ein Boxer würde den Vogel im Vergleich zu dem Fliegengewicht unseres Stieglitz als Halbschwergewicht einteilen.

Immerhin — man thront schon allerhand über der Erde, hat einen mächtigen Motorblock vor sich, und das Gefühl von Kraft und Selbstbewußtsein steigert sich beträchtlich. Ich schiebe meine Füße in zwei mächtige Pedale. Mein Fluglehrer klettert in den Sitz hinter mir . . . endlich sitze ich als Flugzeugführer unmittelbar hinter dem Kraftzentrum, dem Motor — er hat Doppelsteuer und wird mich mit seinen Steuerbewegungen dem neuen Vogel vorstellen.

„Frei." Ich hebe die Hand. Ein Wart dreht die Kurbel. Ächzend bewegt sich die Luftschraube. Da, ein Rucken, ein Knattern, der Motor springt an. Ein wenig tanzt vor mir der Zeiger, bis eine leichte Wärme in den erstarrten Adern liegt, dann wird der Lauf ruhig und gleichmäßig.

Die Stimme der neuen Maschine besitzt einen anderen Klang als die des bisher gewohnten kleinen Stieglitz. Sie verrät die Stärke, sie läßt die erhöhte Geschwindigkeit ahnen und hat einen dunklen, drohenden Ton.

Wir rollen zum Start.

Zischler ruft mir noch zu: „Den Start machen Sie allein!"

Ich nicke.

Die Fahne senkt sich, die Bahn ist frei.

Ich gebe Vollgas. Erst langsam, dann immer schneller jagt der schwere Vogel über den Rasen. Doch was ist das? Er will nach rechts, mehr und mehr, wie in einem großen Kreis. Ich trete kräftig links hinein. Dir wollen wir die Flausen schon austreiben! Wäre doch gelacht!

Es sieht aus, als ob er auf dieses Zeichen gewartet hätte. Plötzlich reißt er auf die andere Seite einen Haken, rast nach links, kümmert sich einen Teufel um Startbahn, um gesteckte Fähnchen, er ist nicht mehr zu bändigen . . .

Verflucht, was tun? . . .

Mit einem Male ist es still. Die Maschine rollt noch ein paar Meter, steht.

Zischler hat das Gas herausgerissen.

Hinter mir höre ich seine wütende Stimme. „Was ist denn das für eine Schweinerei, was soll der Fehlstart?" . . .

Kleinlaut zucke ich mit den Achseln.

„Der Bursche ist mir ausgebrochen."

„Sie fliegen mit dem Flugzeug, nicht das Flugzeug mit Ihnen," schimpft hinter mir mein Lehrmeister.

Wieder rollen wir zum Start. Einen Augenblick zögere ich, in ihm liegt die Konzentration für die kommenden Sekunden. Dann schiebe ich den Gashebel voll nach vorn. Befreit brüllt der Motor, wir brausen über den Rasen. Wieder will dieser eigenwillige Vogel seinen Dickkopf durchsetzen. Wieder gelingt es ihm, mich zu überlisten. Und wieder bricht er mir wie ein Pferd unter seinem Reiter aus, geht mit mir durch.

In letzter Minute reißt Zischler das Gas heraus. Ich glaube, sein tobendes Fluchen ist lauter als das Brüllen des Motors im Start.

Auch ich bin wütend auf diese eigensinnige Krähe.

Am Start wirft er seinen Fallschirm heraus, verläßt die Maschine.

„So, jetzt schauen Sie, wie Sie allein mit der Mühle fertig werden!" knurrt er, würdigt mich keines Blickes und geht mit hochrotem Kopf davon.

„Teufel, jetzt mußt du aber doch zeigen, was in dir steckt!" denke ich verbissen, stemme eisern meine Füße in die Pedale und halte unbeweglich den Knüppel.

„So, jetzt Vollgas."

Wieder jagen wir über die Startbahn. Diesmal nur ich und das fremde Flugzeug. Vielleicht mag es gefühlt haben, daß es blutiger Ernst ist und daß die weiche Hand sehr hart zu sein vermag — auf jeden Fall, wie mit der Schnur gezogen steigt es in das Blau des wartenden Himmels. Das andere ist nicht schwer. Oben im Luftmeer liegt sie folgsam und willig im Steuer und gehorcht dem leisesten Wink.

Auch das Landen geht glatt vonstatten, sie läßt sich zur Erde sinken und rollt willig in ihren Auslauf. Sie hat sich ergeben, und die Halsstarrigkeit ist gebrochen. Mit meinen Händen habe ich den schweren Vogel bezwungen und ihn mir gefügig gemacht.

Am Start wartet Zischler. In seinem Gesicht liegt noch das Grollen von verrauchendem Zorn.

Ich blicke nur ganz flüchtig hin, dann starte ich wieder. Um ihn zu besänftigen, braucht es nur ein paar glatte Landungen, und sein Gesicht strahlt wieder wie ein Nürnberger Lebkuchenherz.

Und so geschieht es auch. Keinen Zentimeter mehr reißt und bricht mir mein neuer Vogel aus. Eisern halte ich ihn fest. Und das Wiederfinden mit Mutter Erde geschieht so sanft und gleicht fast einem zarten Kuß. Muß da das Gesicht Zischlers nicht wieder heller werden?

Schließlich kommt er zu mir und sagt: „Na ja, war nicht gerade schlecht. Aber merken Sie sich: Sie fliegen und nicht das Flugzeug!"

Steilkurve

Vor vielen Jahren stand ich als kleiner Junge ehrfürchtig vor einer Jahrmarktsbude. Es war auf der Oktoberwiese, und eine schrille Stimme kreischte:

„Kommen Sie alle, hier sehen Sie Tom Rex, den Todesfahrer an der steilen Wand."

Ohrenbetäubendes Knattern und Knallen eines jagenden Motors erfüllte die Luft, Menschen schrien vor Sensationslust und Angst. Mit glänzenden Augen stand ich da und ließ mich mit dem Strom ins Innere des Zeltes treiben. Man konnte kaum sein eigenes Wort vernehmen. Ein Höllenlärm tobte. Eine junge Frau erklärte brüllend durch ein Mikrophon. —

Ein Motorfahrer in dunkler Lederweste jagte durch einen steilen Zylinder. Seine Maschine heulte auf und spie Flammen und Qualm. In wildem Tempo fegte er durch die enge Röhre, mehr und mehr stieg er auf die steilen Wände. Wie ein Kreisel raste er im Zylinder seine Bahn. Gebannt folgten meine Blicke der tollkühnen Fahrt.

Nie hätte ich mir damals träumen lassen, daß ich einmal dasselbe Spiel spielen würde, hoch oben tausend Meter über der Erde, daß ich einmal senkrecht zur Erde wie ein wilder Wirbel Steilkurven drehen würde. Wer es mir gesagt hätte, ich hätte ihm nicht geglaubt. Noch erstaunter wäre ich gewesen, mit welcher Leichtigkeit das so gefährlich erscheinende Spiel durchzuführen ist.

Mit dem Fluglehrer ziehen wir auf die Tausend-Meter-Marke. Ich habe wieder meine gute, brave „Nora Ypern". Es war ein herzliches Wiedersehen, wie zwischen zwei guten alten Bekannten, die sich nach langer Zeit wiederfinden.

Freudig sang der Motor im Start. Ich kenne jede Sehne, jede Faser ihres schlanken, silbrigen Körpers. Was Wunder, daß es eine Freude ist, mit ihr zu fliegen.

In tausend Meter nehmen wir etwas Gas heraus und lassen unseren Vogel ein wenig verschnaufen.

Dann mit einem Male tritt mein Lehrmeister kräftig in die Ruder, stellt das Flugzeug auf die Fläche und reißt die Maschine in einer steilen Kurve herum.

Ich werde in meinen Sitz gepreßt, erblicke zu meiner Rechten die Erde, vor mir, wie einen dunklen Strich, den Horizont und links das zarte Blau des winterlichen Himmels. Einmal geht es wie in einem wilden Karussell herum, dann richtet Zischler die „Nora Ypern" wieder gerade.

Die Seiten vertauschen sich, ein Schwanken — und unter uns liegt die Erde, über uns das endlose Luftmeer.

Heftig zeigt der Daumen meines Vormannes auf mich.

„Sie sind jetzt an der Reihe!" soll die Aufforderung heißen.

Einen Augenblick zögere ich. Wie soll ich das Kunststück fertigbringen? Aber „frisch gewagt ist halb gewonnen", heißt es.

Mit Schwung geht es am besten. Ich drücke die Maschine etwas, lasse sie auf Fahrt kommen, dann Gashebel nach vorn — der Motor heult auf. Kräftig trete ich in die Ruder, werfe das Flugzeug auf die Fläche und reiße es in steilster Lage in ihren engen Kreis. Wieder verschieben sich Himmel und Erde.

In meinen Händen verspüre ich Druck und Kraft. Ich bezwinge sie, und in wilder Lust finde ich Gefallen an dem tollen Spiel.

Wieder und wieder reiße ich den Vogel herum. Manchmal fällt er mir hinab, einige hundert Meter tief. Vielleicht habe ich zu wenig Fahrt gehabt, oder ich habe das falsche Ruder bedient. Sofort dann spüre ich die verbessernde Hand meines Lehrers. Nach einigen Minuten winkt er ab. Er hat genug. Steil stoßen wir zur Erde, wie ein Habicht auf seinen Horst. Über dem weiten Feld des Platzes fängt sich der Vogel. Behutsam gleitet er zu Boden, setzt kaum spürbar seine Räder auf den Rasen.

Zischler klettert aus seinem Sitz.

„So, Sie machen jetzt zwanzig Minuten Steilkurven. Dort drüben über der Bahnlinie in tausend Meter Höhe."

Ich nicke. Und wieder starte ich. Diesmal allein. Höher und höher schraube ich mich über das dunkle Rund des Flugplatzes.

Ich blicke auf den schmalen Zeiger des Barometers. Langsam klettert er mit hoch. Als er bei tausend angelangt ist, richte ich das Flugzeug gerade. Augenblicklich wird er unbeweglich.

Und nun hinein in den steilen Flug. Es ist wie ein Rausch, der mich überkommt, ein Gefühl der völligen Hemmungslosigkeit. Es gibt kein Oben mehr, was bedeutet mir unten?

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK HEIDELBERG
© Universitätsbibliothek Heidelberg
https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/wehrmacht1944/0160
gefördert durch Baden-Württemberg

So glatt bleibt er nicht - Ihr Rieker-Reitstiefel. Im Tragen bilden sich Gehfalten, die verhärten, wenn sie nicht bei der Pflege besonders bedacht werden

Rieker

Wir glauben

an den Sieg unserer Waffen im Schicksalskampf der Nation. Wir glauben an die Überlegenheit unserer tapferen Soldaten über alle unsere Feinde. Wir kämpfen und arbeiten für das kostbarste Gut aller europäischen Völker: für den Frieden!

MAUSER

Flugmotoren
Krafträder
Kraftwagen

BMW

Wer hat recht?

Bei Simpels herrscht Meinungsverschiedenheit. Und zwar über das beste Oberhemd von Herrn Simpel. Natürlich sind's die Manschetten. „Du wirst es zu heiß gebügelt haben", sagt Herr Simpel mit etwas Metall in der Stimme. Worauf Frau Simpel mit leichtem Hohn antwortet: „Du kannst mir ja das nächste Mal etwas vorbügeln!" Jetzt fängt Herr Simpel leider an zu schreien: „An irgend etwas liegt es doch, wenn die Manschetten jetzt schon kaputt sind, Du wirst sie also zu stark gebürstet haben!" Frau Simpel kann aber noch lauter schreien: „Natürlich liegt es an irgend etwas, nämlich an Dir, weil Du die Manschetten so lange trägst, daß ich den Dreck nicht mal mehr mit der Bürste rauskriege!" Hier verlassen wir das ehrenwerte Ehepaar, denn es steht zu befürchten, daß es in der Hitze des Gefechts nicht mehr sachlich bleiben wird. Unrecht haben sie sowieso alle beide. Denn erstens soll man keine Wäsche so lange tragen, daß sich der Schmutz nicht mehr leicht herauslösen läßt, und zweitens darf man auf keinen Fall empfindliche Wäsche reiben oder gar bürsten.

ZEOZON ULTRA ZEOZON

Bräunen ohne Sonnenbrand

Die bewährten Sonnenlichtschutzpräparate

Zeozon für Spiel und Sport in der Ebene

Ultra-Zeozon für Tropen und Hohe See

Seit 30 Jahren bewährt

SV 1050

In der Vollkraft des Lebens

sollten Sie an die Sicherstellung von Alter und Familie denken — nicht später, wenn es schon schwerer fällt. Ein 30jähriger kann für 30 Mark jährlich, also im Monat für 2,50 Mark, die sich später durch Dividende noch vermindern, rund 1000 Mark versichern. Sie werden bei seinem Tode, spätestens im 65. Lebensjahr gezahlt.

An die Gothaer Lebensversicherungsbank a. G., Gotha, senden.

Schicken Sie mir unverbindlich Ihre Schrift „Gotha-Schutz". Welche Summe kann ich für monatlich ..... RM versichern?

Herr
Frau
Fräulein
Beruf: ..... Geburtsdatum: .....
Wohnort u. Straße: .....

We 12

18 B 06 SEIT 1806 IM DIENSTE ALLER FREUNDE EINES GUTEN TROPFENS

Das Wahrzeichen:

Bürwitz

STEINHÄGER

Ich hebe sie auf, die Gesetze der Schwerkraft, für Sekunden bin ich Herr über sie. Und wie ein Wirbel jage ich fünf-, sechsmal durch meinen engen Kreis. Es ist ein Kampf für mich, ich spüre es in der feindlichen Kraft, die sich meinen Fäusten widersetzt, ich spüre es in dem Lauern des Luftmeeres auf den kleinsten Fehler meiner Bewegung. Hat sie ihn gefunden, so läßt sie mich fallen, einige hundert Meter tief in das Nichts, der Erde zu.

Ich vergesse Zeit und Raum. Ich werfe die Maschine nach links, ich wiederhole das Spiel rechts. Wieder und wieder jage ich durch meinen sausenden Zylinder.

Es ist wie bei dem Todesfahrer auf dem Jahrmarkt. Nur bin ich allein hier oben tausend Meter über der Erde und brauche keine Zuschauer, keine stützende Wand — ich rase die tolle Fahrt im Nichts, einsam, allein — —

Einmal verschnaufen wir ein wenig, ich und meine „Nora Ypern". Ein zufälliger Blick streift die Uhr.

„Verdammt, schon vierzig Minuten", starre ich verblüfft auf die Zeiger. Aus — jetzt aber nichts wie hinunter.

Ich stelle mein Flugzeug auf den Kopf und lasse es in wilder Fahrt zur Erde. Langsam nehme ich, wie bei einem Pferde, das man im Zügel wieder fängt, die Maschine hoch, schwebe an — leicht und elegant setzt sie sich zu Boden.

Mit einem schlechten Gewissen schiele ich zu meinem Lehrer. Macht er ein wütendes Gesicht? Da kommt er auch schon. Finster schaut er drein, nur in seinen Augenfalten liegt ein verstehendes Zwinkern.

„Was fällt Ihnen ein, vierzig Minuten oben zu bleiben? Die Kurven waren gar nicht so schlecht —", dann dreht er sich plötzlich um und geht weg.

Ich habe gerade noch gesehen, wie es in seinem Gesicht zuckte. Vielleicht war die Mischung in mir zwischen Begeisterung und Schuldbewußtsein zu groß, vielleicht war sein Gemüt zu mitfühlend. Sicher aber ist, daß trotz seines brummigen Gesichts sich sein Fliegerherz über mein Toben dort oben gefreut hat.

Allein über Land

Ein neuer Tag ist angebrochen. Licht und klar wie eine gewaltige Kuppel wölbt sich das Rund des Himmels. Einer flammenden Messingscheibe gleich wandert die Sonne aus dem Osten.

Wir stehen erwartungsvoll in unserem Flugvorbereitungsraum. Die strahlende Laune der Natur hat sich auf uns übertragen, und wir sind ungeduldig wie junge Pferde, die aus dem Stall auf die Weide wollen. Ich blicke zum Fenster hinaus. Wie tausend und abertausend Diamanten, verstreut auf ein blendend weißes Fell, so spiegelt sich das helle Licht der Sonnenstrahlen auf der ungetrübten Schneedecke.

Die Tür geht auf, die Fluglehrer kommen. In den Händen halten sie die kleinen Holzmarken, deren jede eine Maschine bedeutet.

„Morgen, Zischler!" begrüße ich meinen Lehrmeister.

„Was gibt es heute?"

„Es geht über Land! Allein diesmal. Rauf an die Ostsee und wieder zurück."

„Sehr schön — und die Maschine?"

„Eine ‚Schwalbe', die ‚Caesar Ida'."

Ich nicke erfreut und schaue mir das kleine Holztäfelchen an. Es kommt mir vor wie ein Geldschein, für den man bei den Warten das Flugzeug kaufen kann.

„Genaue Flugvorbereitung — Navigation. Auf dem Hinflug 35 Minuten 2200 Meter als Höhenflug", mahnt mich Zischler.

„Keine Sorge — machen wir", und ich ziehe mich zurück.

Zunächst eine Karte.

Das freundliche Fräulein von der Kartenstelle macht es mit einer Selbstverständlichkeit, als wäre gar nichts dabei, daß ich über Land gehen soll. Zur Ostsee — allein.

Dann schaue ich mein Ziel an. Einen geraden Strich von meiner Heimat zu meinem Ostseeplatz — so, jetzt haben wir schon die Richtung. Jetzt brauchen wir nur noch den Wind auszuschalten.

„Hallo — der Wind heute bitte?" rufe ich die Wetterstelle an.

„340 ° 40 Stundenkilometer", kommt es sachlich zurück.

„Danke."

Ich berechne meine Abtrift, „Luvwinkel", wie es im Fach dafür heißt. So arbeite ich angestrengt. Natürlich habe ich in meinem Eifer schon längst meine Pelzkombination angezogen, aber trotzdem läuft mir der Schweiß in Strömen vom Gesicht. Auch das alles findet sein Ende. Hat auch meine Vorbereitung länger gedauert als der ganze Flug, so macht das nichts. Um so sicherer komme ich zu meinem Ziel.

Etwas zaghaft lege ich meine Papiere dem hohen Fluglehrer vor. Hoffentlich hat er nichts auszusetzen. Schließlich nickt er gnädig.

„Guten Rutsch", meint er.

Dann gehe ich zu meiner „Caesar Ida". Als erstes verstaue ich die vielen Papiere und Karten. Als zweites setze ich mich hinein und schnalle mich fest. So, — es kann losgehen.

Ein Wart wirft die Kurbel an.

„Na, liebe Ida, hast du nicht Lust, bei diesem herrlichen Wetter?"

Aber natürlich hat sie Lust. Bereitwillig und freudig springt der Motor an. Na schön, dann wird es also ernst. Eine wilde Freude und eine kleine Beklemmung spüre ich in mir.

Prüfend schaue ich noch einmal auf alle Uhren. Jede ist in Ordnung, kein Fehl, kein Mißklang.

So rolle ich zum Start. Die Startbahn ist wie eine blankgefegte Eisfläche.

Die grünweiße Fahne senkt sich, „Start frei!"

Vorwärts jagt mein Vogel. In wilder Kraft und ungehemmt tobt der Motor. Langsam hebe ich ihn vom Boden. In einer großen Spirale gehe ich auf Höhe. Noch sehe ich unter mir wie aus einer Spielzeugschachtel den Flugplatz mit seinen vielen Flugzeugen.

Dann gehe ich auf Kurs — nach Norden — der Ostsee zu.

Hinter mir bleibt das sichere Bett des Horstes. Ich bin aufgestanden. Unter mir wandert langsam die Erde dahin. Jetzt mußt du zeigen, was du kannst.

Ich ziehe die Maschine hoch, immer höher — hinein in das Blau des Himmels. Gleichmäßig und sicher dröhnt der Motor.

Der Zeiger des Höhenmessers klettert langsam und stetig.

Es wird kälter, je höher ich komme, dafür scheint auch die Sonne heller und strahlender. Weit unter mir liegt die Erde. In glitzerndem Weiß erstrecken sich die großen Schneeflächen. Erstarrt und bewegungslos sind in schwachem Blau die Dörfer und Ortschaften. Die Oder schlängelt sich in leichten Windungen nach Norden. Ihr Bett ist eingefaßt von abgezackten Eisrändern.

Es ist herrlich hier oben. Mit wilder Freude empfinde ich die Schönheit dieser Welt, und ich bin unendlich dankbar, daß ich sie schauen darf. Ich, allein hier oben 2000 Meter über der Erde. Kein Augenpaar außer dem meinen kann sie bewundern. Ist sie nicht gemacht für mich hier allein?

Dann fange ich zu singen an. Warum? Ich weiß es nicht, aber ich muß singen. Es mag falsch sein, aber wer hört es schon — mein Flugzeug, der Himmel, die Sonne?

So schreie ich laut vor mich hin. Ich muß schon mit voller Kraft brüllen, um den Lärm des Motors zu übertönen.

Dann schaue ich wieder auf meine Uhr. 35 Minuten muß ich hier oben auf meiner Höhe bleiben.

Nicht weit vor mir erkenne ich, wie mit einem Lineal gezogen, eine Wolkenbank. Darüber ist der nämliche, strahlende Sonnenhimmel in seinem Blau, wie hier, nur ist wie ein gestrafftes Tuch die Wolkendecke über die Erde gespannt.

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK HEIDELBERG

© Universitätsbibliothek Heidelberg
https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/wehrmacht1944/0161

gefördert durch
Baden-Württemberg

Unter mir bemerke ich, wie sich der Blick zu Boden durch Wolken trübt.

Ich kann nicht weiter — in wenigen Sekunden würde ich völlig die Verbindung zur Erde verlieren.

Dieser Weg wäre gefährlich. Vielleicht würde sie es mir übelnehmen, würde mich irgendwo aufnehmen, wo ich dann die Orientierung verloren hätte, oder würde ich durchstoßen — so würde sie mir zu wenig Sicht geben, und ich raste in ihren Schoß und zerschellte in tausend Stücke.

Darum lieber nicht die Erde versuchen. Sie läßt nicht gern mit sich spaßen.

So ziehe ich die vier Minuten, die mir für meinen Höhenflug fehlen, Kreise am Rande der Wolkenbank.

Schnell rückt der Zeiger.

Plötzlich stelle ich meine „Caesar Ida" auf den Kopf — meine Zeit ist um, ich rase der Erde zu.

Der Wind braust und zerrt in den Flächen. Die Sonne bleibt oben zurück. Höher und höher springt der Geschwindigkeitsmesser.

Bei 300 Meter fange ich ab. Grau und trübe ist es um mich. Das leuchtend starke Blau des Himmels ist oben geblieben.

Vereinzelt peitschen Flocken feinen Schnees an meine Windschutzscheibe. Ich bin der Erde näher. Ich sehe wieder Menschen, einen Eisenbahnzug und die Schornsteine auf den Dächern.

Die stählernen Bänder einer Eisenbahnlinie fliege ich entlang. Sie führen mich durch verschneite Wälder, an Seen vorbei, die in Eis erstarrt sind, vorüber an verwehten Feldern. So komme ich mehr und mehr nach Norden, der Ostsee zu.

Einmal weiß ich nicht mehr genau, wo ich bin. Im schwachen Schneegestöber erblicke ich eine Stadt. Ihr Gesicht kommt mir fremd vor und paßt gar nicht in das Bild der Karte. Ein wenig ratlos kreise ich über dem Kirchturm.

„Es hilft dir niemand. Allein mußt du dir aus der Patsche helfen", grüßen mir die schlanken Spitzen herauf. „Und lange Zeit hast du nicht, denn unter dir braust die Erde in wilder Geschwindigkeit vorüber."

Nun fliegen wir eben dahin, woher wir gekommen sind, entschließe ich mich. Und steil führe ich die Maschine auf den Weg zurück.

Wieder begleitet uns der Schienenstrang — nur diesmal nach Süden. Ein paar Minuten vergehen.

Da — plötzlich zeigt die Erde eine Blöße, und schon habe sich sie auf dem Bild der Karte festgenagelt.

Kehrt — aufs neue geht es gen Nord, und dieses Mal ist mir das Städtchen mit den schlanken Kirchturmspitzen keine Unbekannte mehr. Ich weiß sogar, wie es heißt. „Lippehne" ist der Name.

Dichter und dichter wird das Schneegestöber. Ich kann fast nichts mehr erkennen. In lichtem Grau verschwimmen die Erde, der Himmel, die Welt um mich.

Aber ich jage weiter, taste mich vor in das Ungewisse. Weit kann ich nicht mehr von meinem Ziele entfernt sein. Unter mir kriecht langsam ein Eisenbahnzug dahin. Wie ein schwarzer Schleier schwebt die Rauchwolke im Weiß. Dann bin ich vorüber.

Ich recke mich aus dem Flugzeug und reiße meine Augen auf. Der Wind peitscht mir wie mit tausend kleinen Striemen das Gesicht.

Da — halb ertrunken im Grau des Nebels erkenne ich den Flugplatz. In einer leichten Schleife ziehe ich darüber hinweg. Verschlafen stehen einige große Maschinen am Platzrand. Ich verlasse ihn, wieder eine Kurve, und ich schwebe zur Landung an. Der Motor schweigt.

Ich kurve über einer Straße. Vor mir aus dem Schnee leuchtet das rote Tuch des Landekreuzes. Leise fange ich die Maschine ab. Ein weicher Stoß, noch einer, und sie rollt im stäubenden Schnee.

Mein erster Streckenflug von Guben zur Ostsee ist bestanden.

Ich rolle das Flugzeug aus der Landebahn, dem roten Pfeil der Flugleitung zu. Dann stelle ich es neben einen anderen größen Vogel. Zündschlüssel heraus — ein paarmal schlägt ersterbend die Luftschraube, dann schweigt sie. Es ist plötzlich totenstill. Ich klettere heraus, schnalle den Fallschirm ab und streife mir die Kopfhaube herunter.

Dann sage ich zu mir: „Gut gemacht, alter Junge!"

Die erste Notlandung — oder für einen Tag der Held von Klein-Kloppitz

Nach wenigen Minuten — natürlich habe ich mir meine Anwesenheit mit vielen Unterschriften und Stempeln bestätigen lassen — wate ich durch den Schnee zurück zu meinem brav wartenden Vogel. Ein paarmal rudere ich hilfesuchend mit meinen Armen in der kalten Winterluft, da kommt der barmherzige Monteur und wirft mir meinen Motor an. Auf der Flugleitung habe ich einen Kameraden von Guben getroffen, der die gleiche Strecke zur Ostsee flog. Wir werden just im gleichen Augenblick fertig und rollen zusammen dem Start zu.

Es liegt dicker Schnee auf dem Platz, er legt sich hemmend und saugend vor die Räder. Wieder einmal senkt sich die grüne Startflagge. Vorwärts schleppt sich mein Vogel durch den trägen Schnee. Schneller und schneller wird sein Lauf. So früh es geht, ziehe ich ihn von der Erde. Widerwillig und zäh gibt ihn seine Majestät der Schnee frei. Meine kleine Ida stürmt erleichtert in das Grau, den Wolken zu. Freudig nimmt die freie Luft sie auf. Dann gehe ich wieder auf Kurs — Süden — nach Hause.

Fortsetzung folgt

Am etruskischen Apennin

Fallschirmjäger im Ruinenkampf

Fortsetzung von Seite 5

wegenen Streitern machen. Verstaubt sind ihre Gesichter; sie tragen die Spuren vergangener Kämpfe, schlafloser Nächte, unbeschreiblicher Strapazen tief in ihre Züge geschnitten.

Auch an der Westseite greift der Feind nun an. Werden Panzer sein Vordringen in die Stadt unterstützen? Der Kampf mit unseren sich unvergleichlich schlagenden Männern ist in vollem Gange, an Heftigkeit und Härte nicht mehr zu steigern! Um jeden Meter Straße wird erbittert gerungen. Fallschirmjäger — die Verteidiger — sind in ihrem Element. In bisher wochenlang währenden Gefechten, in heißesten Kämpfen gaben sie sich nie geschlagen! Immer wieder vermochten sie es, in ihrer einzelkämpferischen Überlegenheit, dem Feinde ein Schnippchen zu schlagen. Sollte sie heute vielleicht die Müdigkeit übermannen? Nein!! Wieder reißt die große Gefahr, einfach überrannt zu werden, sie hoch. Gruppe um Gruppe stellt sich den von allen Seiten anstürmenden Feinden und ihren Panzern entgegen. In plötzlichen, unerwarteten Feuerstößen mähen sie mit ihren Maschinengewehren und Maschinenpistolen aus ihren Deckungen heraus die Angreifer nieder. Der Feind hat enorme Verluste. Unzählige Gefallene liegen vor ihnen auf den Straßen. Aber immer wieder versucht der Gegner mit neuen Kräften vorzudringen, um sich der Stadt zu bemächtigen.

Oftmals schon wurden gefahrdrohende Situationen in einem kleinen Kampfabschnitt unserer Fallschirmjäger durch ihre Unerschrockenheit, durch ihre vielseitigen und harten Erfahrungen in zähen Häuser- und Straßenkämpfen, gepaart mit fanatischer Kampfentschlossenheit, gemeistert. Sollte es ihnen heute nicht gelingen? Aber sie stehen in der tosenden Brandung des feindlichen Ansturms wie eine scheinbar unüberwindliche Barriere. Mit Handgranaten, mit geballten Ladungen, mit Pistolen und Maschinengewehren halten sie sich die Angreifer immer wieder auf kürzeste Entfernung vom Leibe. Hier entscheidet nur blitzschnelles Handeln. Rasch reißen sie ihre Maschinenpistolen und Gewehre in Anschlag, wenn sich die Stahlhelme der Feinde zeigen. Fester umschließen die knochigen Finger, dreckverkrustet, die heißen Waffen. Staub und Qualm steigt von den Straßen auf. Eine Gluthitze umgibt die sehnigen Gestalten in ihren grünen Kombinationen. Beißender Schweiß rinnt ihnen über die verschmierten Gesichter.

Erst die allmählich eintretende Dunkelheit vermag die Situation zu entspannen. Das schwere Ringen, beiderseitig erbittert geführt, flaut ab. Mehr denn je sind nun aber unsere Fallschirmjäger auf der Hut. Mit größter Wachsamkeit spähen die ausgestellten Posten in das Dunkel. Heulend und orgelnd ziehen Granaten ihre Bahn, feindwärts. Aus unzähligen Feindgeschützen kommt die Antwort. Ob er in dieser Nacht einmal Ruhe geben wird? Das ist die Frage, welche den Oberfeldwebel und seine Männer noch beschäftigt. Sie sprechen nicht darüber. Sie handeln nur — und werden auch für diesen Fall vorbereitet sein!

Kriegsberichter Wilhelm Beuschel

Hier wird der Geist geschliffen!

Silbenbaukasten

	der		soll		ten	
die		als		re		sein
	geht		in		schlacht	held
		kommt		held		aus

als - als - die - haus - her - in - man - man - mensch - nicht - sie - tre - wä - welt.

Die obenstehenden Silben sind derart in die leeren Felder der Figur einzusetzen, daß die waagerechten Reihen, fortlaufend gelesen, einen Spruch von Friedrich Hebbel ergeben.

Kette aus Silben

fried - fried - ka - ka - land - land - luft - luft - min - min - rich - rich - ro - ro - sieg - sieg - ter - ter.

Aus diesen Silben sind neun zweisilbige Hauptwörter zu bilden, die Schlußsilbe des ersten Wortes soll zugleich auch Anfangssilbe des zweiten sein usw., so daß die Wörter eine geschlossene Kette bilden.

Bei der Militärkapelle

Seht, dort reitet er im Takt, gestrafft
Meistert er sein Instrument voll Kraft;
Manches Mädchen sieht sich nach ihm um,
Was er ist, sagt uns sein Name. Bumm!

Eugen Kapler

Asch

Rösselsprung

um					fürs
len	des	sonst	da	nicht	ter
zu	lin	am	land	gel	ter
her	fal	ten	ich	da	dorf
der	ster	fried	op	land	hü
zu	zens	lieb	blu	lieb	fürs
ben	höl	ich	blut	fer	zu

Skataufgabe Nr. 11

Mit 30 hat Vorhand V. das Spiel erhalten bei folgenden Karten: Eichel Unter (Kreuz Bube); Grün Unter (Pik Bube); Eichel Daus, 8 (Kreuz As, 8); Grün Daus, 8 (Pik As, 8); Rot (Herz) 8, 7; Schellen (Karo) 8, 7. V. findet im Skat: Rot (Herz) und Schellen (Karo) Daus (As). Jetzt setzt bei V. die Berechnung ein. Da er in Vorhand ist, weiß er, daß er gewinnen muß und daß ihm sechs Stiche einschließlich der Karten im Skat 64 Augen bringen werden. Diese Mindestaugen müssen erreicht werden, gleichgültig, wenn auch die Gegenspieler ihre niedrigsten Karten zuwerfen. Was wird V. spielen, welche eigenen Augen und niedrigst fremden Augen wird er nach Hause bringen, und wieviel Punkte müssen ihm gutgeschrieben werden?

Auflösungen aus Nr. 16

Kreuzgitter: Sturm, Albin, Aristoteles, Asche, Eider, Meerrettich, Gamma, Stute.

Silbenrätsel: 1. Gestade, 2. Edelweiss, 3. Diskus, 4. Ulme, 5. Lavendel, 6. Deutschland, 7. Ironie, 8. Samos, 9. Tinte, 10. Dromedar, 11. Entwurf, 12. Risiko, 13. Säbel, 14. Chorgesang, 15. Lawine, 16. Usus. — Geduld ist der Schluessel des Erfolges.

Die Mitte macht's: 1. Iwan, 2. Igel, 3. Inge, 4. Lewa, 5. Wind, 6. Ente. — Wagen gewinnt.

Skat-Aufgabe Nr. 10: Der Spieler ist Mittelhand M., der ein Grün (Pik) aus der Hand mit Einem spielt. 6. Stich: H. Rot 7 (Herz 7), V. Schellen 9 (Karo 9), M. Rot 10 (Herz 10); 7. Stich: M. Grün 9 (Pik 9), H. Grün 10 (Pik 10), V. Eichel 10 (Kreuz 10). Die Gegner haben bis jetzt 56 Augen und können weitere nicht mehr erhalten.

Hauptschriftleiter: B. Overhues (im Wehrdienst). Stellvertreter: K. Fischer. Graphische Gestaltung: H. Dassel. Verlag „Die Wehrmacht" K. G. Fernruf: 17 53 21. Postscheckkonto: Berlin Nr. 382. Druck, Alleinauslieferung und Anzeigenverwaltung: Berliner Verlagsanstalt GmbH., Berlin SW 68, Schützenstraße 18/25. Anzeigenpreisliste Nr. 14 vom 1. 3. 1942. Verantwortlich für Anzeigen: Dr. H. Harff (i. Wehrdienst), i. V. R. Gonter. Einzelpreis: 25 Rpf. Bei Botenzust. 3 Rpf Bestellgeld. Postbezugspr.: Halbjährl. RM 3.30 zuzügl. 24 Rpf Bestellgeld.

E

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
HEIDELBERG

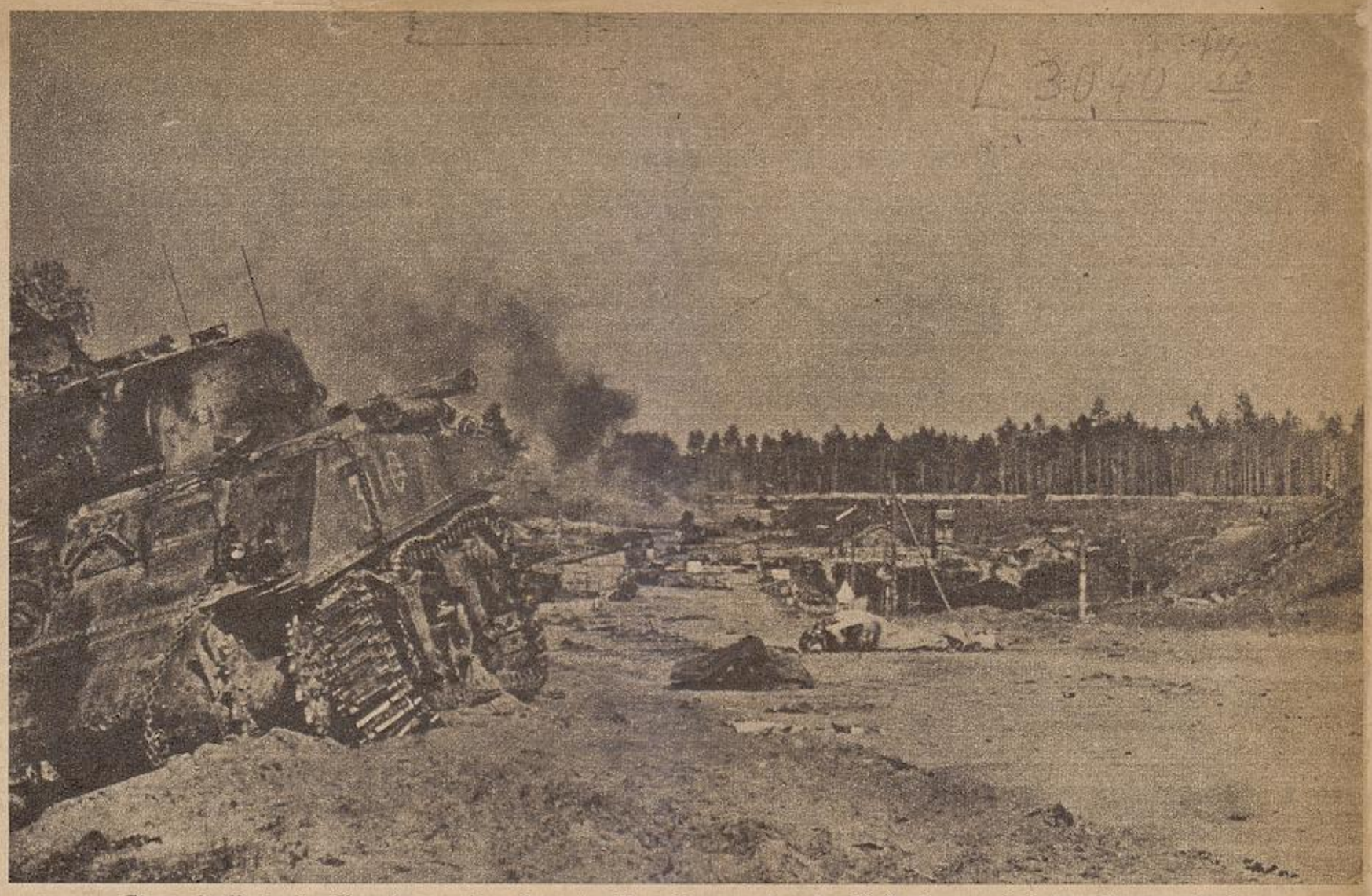
© Universitätsbibliothek Heidelberg
https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/wehrmacht1944/0162

gefördert durch
Baden-Württemberg

Reserven
in die Auffangstellungen

Während die Panzerspitzen der Sowjets gegen die Pforten des Großdeutschen Reiches vorzustoßen versuchen und das deutsche Volk sich der Gefahr eines Einbruchs in deutsches Land bewußt geworden ist, rollen Tag für Tag und Nacht für Nacht frische Reserven nach dem Osten und füllen die vorbereiteten Auffangstellungen. Schon hat der Feind gemerkt, daß er vor den Grenzen des Reiches auf die härteste Abwehr der nationalsozialistischen Volksarmee trifft, die den Sturm aus dem Osten mit allen Kräften bannen muß und bannen will.

PK-Aufnahmen: Kriegsberichter Meyer-Wiltberger, ff - Kriegsberichter Kurbjuhn, Wochenschau (3)



Eine schnell in den Kampf geworfene deutsche Eingreifgruppe hat den Stoß eines sowjetischen Panzerverbandes abgestoppt. Am Straßenrand blieben die Feindpanzer — übrigens amerikanischer Herkunft — liegen. Die ausgestiegenen Besatzungen, die weiteren Widerstand zu leisten versuchten, wurden vom Feuer der deutschen Maschinengewehre erfaßt

Frische Reserven sind an der Front eingetroffen. In ihren Bereitstellungen warten die Grenadiere darauf, gegen den Feind eingesetzt zu werden, der sich mit seinen Panzerspitzen den Grenzen des Reiches bedrohlich genähert hat

Tag und Nacht sind Güterzüge in unabsehbaren Reihen nach dem Osten unterwegs, beladen mit Panzern, Schützenpanzerwagen und schweren und schwersten Waffen aller Art, die jetzt pausenlos für die Reserven und Eingreifverbände an die Front rollen

Überall sind neue Auffangstellungen angelegt worden; sie werden unter Einsatz eines starken Aufgebotes von Soldaten und Arbeitskräften weiter ausgebaut

Neue Reserven haben eine Auffangstellung am Rande einer Stadt bezogen. Je näher der Feind dem Ziele zu sein glaubt, um so erbitterter wird die Abwehr

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
HEIDELBERG

© Universitätsbibliothek Heidelberg
https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/wehrmacht1944/0163

gefördert durch
Baden-Württemberg